

IL PREZZO DEL PETROLIO A QUOTA 52 DOLLARI

Dopo una settimana al galoppo, in cui ha rivisto a New York i 52 dollari a barile (+5,1%), il prezzo del greggio proseguirà allungo nei prossimi giorni. Lo assicurano gli esperti del settore, alla luce delle attese di un aumento globale della domanda mondiale nel secondo trimestre, ma anche di alcune dichiarazioni giunte dall'Opec e dal suo membro più autorevole, l'Arabia Saudita. Secondo l'Agenzia internazionale dell'energia (Aie), la domanda globale dovrebbe attestarsi su una media di 84 milioni di barili giornalieri nel 2005, mentre la produzione giornaliera registrata a gennaio è stata solo di 83,6 milioni di barili.

I prezzi del greggio sono in tensione da tre settimane e hanno segnato un incremento dell'11% a New York fino a spingersi appunto, nella settim-

ana che si chiude, ai massimi da quattro mesi, in scia ai timori che l'Opec e gli altri produttori non riescano a soddisfare la crescente fame di petrolio da parte delle economie mondiali. Ma a tenere in fibrillazione le quotazioni è anche la sensazione che l'Opec non ha intenzione di intervenire a favore di una discesa dei prezzi.

Le reazioni di disappunto a questo scenario rialzista del greggio non si sono fatte attendere e sono state riportate dal Financial Times: «Il prezzo del petrolio è troppo alto», ha osservato il segretario al Tesoro Usa John Snow, mentre il commissario europeo al commercio Peter Mandelson ha notato che il caro-petrolio può minare la fiducia nella ripresa internazionale.



ASTALDI PUNTA ALLA FUSIONE CON IMPREGILO

Il gruppo Astaldi punta a fondersi con l'Impregilo. Il gruppo romano, che domani presenterà un'offerta per entrare nel capitale della prima impresa italiana di costruzioni, considera la fusione come l'opzione migliore per sfruttare a fondo le sinergie con l'Impregilo. La fusione potrebbe essere realizzata entro la fine del 2006, dopo l'ingresso nel capitale della società, per il quale la via preferibile sarebbe quella della ops.

La Astaldi è il secondo gruppo del settore delle costruzioni in Italia: una fusione orizzontale tra le due società darebbe vita ad un colosso di rilevanza continentale che distaccherebbe di molto i concorrenti, con un fatturato intorno ai 4 miliardi di euro. La fusione, secondo indiscrezioni riportate dall'Adnkro-

nos, sarebbe non la somma delle due società, bensì la loro sintesi.

Intanto gli avvocati e il Medio Credito Centrale, advisor finanziario, sono al lavoro per definire tutti gli aspetti dell'offerta che il gruppo romano si appresta a lanciare. Entro domani mattina l'offerta verrà messa a punto per essere poi esaminata dal consiglio di amministrazione. La Astaldi si appresta a varare la sua offerta senza partner. La francese Eiffage, che in un primo momento veniva indicata come partner del gruppo, è stata contattata indirettamente, ma dopo uno scambio di idee la via è stata ritenuta non percorribile.

Ma sull'altro fronte la cordata Gavio-Rocca-Bonomi-Autostrade sarebbe pronta al rilancio.



energia

imprese

CD MUSICA

Classica da collezione

HOROWITZ
Mussorgski Scarlatti Haydn
in edicola dal 1° marzo
il 6° Cd
con l'Unità a € 5,90 in più

economia e lavoro

CD MUSICA

Classica da collezione

HOROWITZ
Mussorgski Scarlatti Haydn
in edicola dal 1° marzo
il 6° Cd
con l'Unità a € 5,90 in più

Accordo all'Alitalia, azzerati gli esuberanti

Con «l'autotassazione solidale» niente cassa integrazione per hostess e steward

Felicia Masocco

ROMA Accordo fatto per gli assistenti di volo di Alitalia, e la prima importante novità sta nella gestione dei 900 esuberanti, tra hostess e steward, contati nel settembre scorso. Non verranno più avviati verso un percorso di cassa integrazione e mobilità, ma per due anni il «monte» delle eccedenze verrà ripartito tra tutti i 5mila assistenti che a mesi alterni, per due anni, non andranno al lavoro per un giorno, per un totale di dodici giorni non retribuiti. E questo farà risparmiare l'azienda. I sindacati - che l'hanno proposta - la definiscono «autotassazione solidale» e a ben vedere somiglia molto ai contratti di solidarietà già applicati per il personale di terra di Alitalia. La novità sta nel fatto che «l'autotassazione» non deriva dall'applicazione della legge e non c'è alcun intervento dello Stato con una integrazione al salario come avviene per i contratti di solidarietà. È una decisione presa dalle parti nell'ambito di un accordo e questo ne fa una new entry nel panorama delle gestioni delle crisi e chissà che non faccia proseliti. Ha dunque buoni argomenti il presidente e amministratore delegato della compagnia, Giancarlo Cimoli, nell'affermare che l'intesa «travalcava l'ambito degli assistenti di volo». Riducendo le giornate di attività e di conseguenza le retribuzioni, hostess e steward «risccattano» 200 posti di lavoro.

A questa misura l'accordo raggiunto - l'altra notte ne affianca altre più tradizionali per arrivare a risparmi equivalenti alle eccedenze di altre 700 unità: gli esuberanti andranno evitati con il ricorso agli esodi agevolati per circa 400 assi-

Per due anni, a mesi alterni, tutti i 5mila assistenti di volo non andranno al lavoro, a rotazione, per un giorno

stenti e con un minor ricorso alle assunzioni. Come è stato inoltre stabilito nel settembre scorso dall'intesa contrattuale la parte variabile della retribuzione passa dal 13,9 al 23,4% ed è legata alla presenza e alla quantità di ore di volo in modo da alzare il livello di produttività individuale. Le organizzazioni hanno definito l'intesa «fondamentale» e frutto di un «vero rapporto unitario» tra le sigle che lo hanno raggiunto, Filt-Cgil, Fit-Cisl, Utrasporti, Ugl, Anpav, insomma tutte tranne il Sult. Il sindacato autonomo non siede infatti a questo tavolo di trattativa. «Fino a un mese fa trattavamo con Alitalia su un tavolo separato - spiega Paolo Maras della segreteria nazionale -, poi nonostante le lotte realizzate e annunciate e nonostante che da soli abbiamo più di un terzo degli iscritti, non siamo più stati convocati». Il Sult aveva già proclamato uno sciopero per il 4 marzo che per ora resta: «Non abbiamo l'accordo, quando lo avremo potremo valutarlo - continua Maras - dopodiché decidere-



Niente cassa integrazione per hostess e steward

Foto di Gregorio Borgia/Ap

Treni, aerei, bus: a marzo nuova ondata di scioperi

Sul fronte del trasporto pubblico locale i sindacati confederali minacciano un «conflitto aspro»

Marco Tedeschi

MILANO Non basta l'accordo raggiunto per gli assistenti di volo Alitalia per portare pace sul fronte dei trasporti. Nel settore sono in arrivo, dalla prossima settimana, nuove agitazioni e a farne le spese sarà la normale circolazione di treni, aerei, autobus e tram.

Per cercare di arginare i disagi nei giorni scorsi è intervenuta la Commissione di garanzia sugli scioperi che è tornata a rilevare la violazione della regola della rarefazione che impone di distanziare le proteste che influenzano sullo stesso bacino d'utenza. Ma il monito del Garante, che aveva per altro oggetto uno sciopero degli addetti agli aeroporti di Milano, poi revocato, e quello degli assistenti di volo del Sult che potrebbe essere superato dalla firma dell'intesa tra Alitalia e sindacati,

è arrivato prima della proclamazione di una serie di agitazioni che stanno per arrivare. Per cominciare quella di bus, tram e metro.

Trasporto pubblico. I sindacati confederali hanno preannunciato un «conflitto particolarmente aspro per la gravità dei comportamenti delle aziende» che non vogliono più garantire i trattamenti di malattia aggiuntivi. Per lo sciopero sono state già avviate le procedure di raffreddamento. Il 9 marzo si aderiranno comunque gli autoferrotranvieri ai sindacati autonomi.

Aerei. Altri scioperi sono stati preannunciati, anche se non ancora fissati, nel trasporto aereo: i piloti di Windjet, minacciati di licenziamento, hanno varato un pacchetto di 72 ore di fermo mentre i comandanti di Eurofly, che pure hanno da poco firmato il nuovo contratto, chiedono il ripristino di relazioni sindacali corrette altrimenti ricorrono

«ad azioni sindacali».

Porti. Da otto mesi in attesa del nuovo contratto, i portuali aspettano ancora una settimana. Poi sarà l'inizio di quella che i sindacati definiscono «una stagione di conflitto».

In attesa delle decisioni di queste categorie ecco, intanto, il calendario delle agitazioni già definite.

Lunedì 28 febbraio. Lo sciopero degli addetti agli aeroporti milanesi è stato revocato grazie all'intesa raggiunta venerdì fra Sea, sindacati e comune di Milano. Inizia invece lo sciopero del panino degli assistenti di volo di Meridiana che, in attesa di decidere nuove forme di lotta, si sono mobilitati per respingere il licenziamento di 200 lavoratori.

Giovedì 3 marzo. Si fermano per 4 ore gli addetti ai servizi a terra dell'aeroporto di Napoli.

Venerdì 4 marzo. Scioperano i precari autonomi del trasporto aereo: dalle 12 alle 16 si fermeranno i lavoratori del Gruppo Alitalia, degli aeroporti di Roma e di Milano. In programma c'è anche lo sciopero di 24 ore degli assistenti di volo e del personale di terra del Sult, contestato dalla Commissione di garanzia.

Mercoledì 9 marzo. Si fermano per 24 ore i sindacati di base degli autoferrotranvieri.

Lunedì 14 marzo. Il calendario degli scioperi segnala uno stop di 4 ore, dalle 12 alle 16, del personale Enav e del centro radar di Brindisi.

Domenica 20 marzo. Sciopero nazionale dei ferrovieri per protestare contro il mancato confronto tra rappresentanze dei dipendenti delle Ferrovie e del ministero dei Trasporti.

to tesoro vissuto in questi mesi».

L'intesa risolve anche l'altro nodo, quello del trasferimento del personale a Malpensa. Dai trasferimenti «coatti» si passa ad una «alimentazione graduale» della base operativa di Milano. L'obiettivo è quello di impiegare sui voli in partenza da Malpensa e Linate solo personale localizzato nella città lombarda per risparmiare tempi di trasferimento e spese alberghiere. Altre basi operative saranno aperte su altri scali, anche a Venezia. E per tutte verranno preparate liste di trasferimento volontario. «Non ci sarà alcuna deportazione», commentano i sindacati, ma volontarietà e misure incentivanti come passaggi di qualifica. C'è comunque da fronteggiare una fase transitoria e questo richiede maggiore flessibilità di impiego del personale. In pratica, fino a che non sarà trovato il personale da impiegare in aeroporti diversi da Fiumicino, hostess e steward (a turno) si accelleranno il peso delle trasferte, cioè i tempi di trasferimento saranno a loro carico.

Per la parte economica, infine, vengono ripristinate le maggiorazioni orarie di volo. La retribuzione della categoria, spiegano i sindacati, viene «salvaguardata attraverso l'individuazione di parametri perfettamente in linea con i livelli retribuiti preesistenti, diarie incluse». Con il rinnovo del contratto di categoria firmato il 18 settembre, Alitalia e sindacati hanno innalzato i limiti di volo annuali da 770 a 900 ore, aumentando l'attività di volo del 29%, ridotto le composizioni dell'equipaggio, incrementato la retribuzione legata all'attività. Un taglio del costo del lavoro pari a risparmi per 75 milioni di euro.

La soluzione, inedita, è stata firmata da tutte le organizzazioni sindacali ad eccezione del Sult

Il presidente Usa: la cosa che mi sta più a cuore è salvare la previdenza sociale. Ma l'equazione secondo cui privatizzando aumentano le risorse non persuade tutti

Bush mette mano alle pensioni: più soldi ai fondi privati

Roberto Rezzo

NEW YORK Appena finito di stringere mani per far credere che le divergenze con gli europei sono superate e che in Iraq andrà tutto bene, il presidente Bush rilancia le pressioni sul Congresso per far passare una riforma delle pensioni che la destra repubblicana tiene da anni nel cassetto senza mai avere la maggioranza necessaria. «Questa settimana ero in Europa, dove ho avuto incontri con i nostri amici e alleati su come affrontare le sfide che abbiamo davanti: diffondere la democrazia nel mondo, combattere il terrorismo,

promuovere pace e prosperità - ha esordito il presidente nel tradizionale discorso radiofonico del sabato alla nazione - Ora che sono tornato a casa non vedo l'ora di occuparmi del problema di politica interna che più mi sta a cuore: salvare e rafforzare la previdenza sociale».

Il tono è quello solito di quest'amministrazione: emergenziale. Bush sostiene che se non si interverrà immediatamente, quando la generazione dei baby boomer arriverà all'età della pensione non ci saranno abbastanza soldi e tutto il sistema finirà in bancarotta. «La gente oggi la gente vive più a lungo ragion per

ci non basteranno più i contributi dei lavoratori per pagare le pensioni». Quello che la Casa Bianca ha in mente è di offrire ai lavoratori la possibilità di versare parte dei contributi pensionistici attualmente destinati al governo federale, in fondi privati che assicurino un rendimento più alto. L'equazione secondo cui privatizzando saltano fuori più soldi non persuade tutti, neppure tra la maggioranza repubblicana, con deputati e senatori che si guardano bene dal sostenere la riforma di Bush.

Sam Fisher, docente di scienze politiche all'Università dell'Alabama, sostiene che «questo tipo di ri-



George W. Bush

sposta è indicativa del tipo di pressione che il tema mette sulle spalle dei legislatori che vogliono dimostrare fedeltà al presidente. In uno stato come l'Alabama, dove il numero di cittadini che dipendono dalla previdenza pubblica è molto elevato, è normale che i rappresentanti al Congresso vogliano tastare bene il terreno con gli elettori prima di accettare a scatola chiusa qualsiasi disegno di legge che arrivi dalla Casa Bianca».

Howard Dean, l'ex governatore del Vermont divenuto presidente del Partito democratico, ha annunciato che l'opposizione si mobiliterà per bloccare la privatizzazione.

«Non credo proprio che il modo di risolvere i problemi della previdenza sociale sia quello di affidarla a Wall Street in modo che i soldi possano essere investiti in società come Enron, Tyco e MCI», ha dichiarato Dean facendo riferimento a tre recenti gigantesche bancarotte nella Corporate America, che nel crack hanno inghiottito sino all'ultimo centesimo gli accantonamenti dei lavoratori. «La proposta di creare conti privati su cui investire gli accantonamenti pensionistici da una parte crea un ulteriore elemento di rischio, dall'altra lascia milioni di americani privi di qualsiasi forma di assistenza», si legge in un docu-

mento preparato dai democratici alla Camera.

Economisti del calibro di Paul Krugman hanno paragonato la proposta a una mossa da giocatori d'azzardo: siccome i fondi non sono sufficienti, cerchiamo di moltiplicarli al tavolo verde. E dire che Paul Samuelson, premio Nobel per l'economia, ai suoi studenti è solito ripetere che dopo tutto Las Vegas è meglio di Wall Street: «almeno ci sono le ballerine e vi offrono da bere». Ci sono infine seri dubbi sul fatto che le cifre sfortunate dalla Casa Bianca siano attendibili: parlare di sistema al tracollo entro il 2018 sembra davvero un'esagerazione.